



110/130 FUEL PUMPS
Part #1711, 1712, 1713, 1715, 1716, 1718, 1720,
1721, 1722, 1723, 1724, 1725, 1726

INSTALLATION INSTRUCTIONS

PLEASE study these instructions carefully before beginning this installation. Most installations can be accomplished with common tools and procedures. However, you should be familiar with and comfortable working on your vehicle. If you do not feel comfortable performing this installation, it is recommended to have the installation completed by a qualified mechanic. If you have any questions, please call our **Technical Hotline at: 1-800-416-8628**, 7:00 am - 5:00 pm, Monday through Friday, Pacific Standard Time.

IMPORTANT NOTE: Proper installation is the responsibility of the installer. Improper installation will void your warranty and may result in poor performance and engine or vehicle damage.

DESCRIPTION: Edelbrock Fuel Pumps are for high performance street or street/street use where there is a demand for high volume fuel delivery. These pumps are compatible with GASOLINE FUELS ONLY. They have been thoroughly tested and proven to have flow capacity significantly greater than other popular mechanical fuel pumps used for street and street/street applications. Edelbrock 110/130 Fuel Pumps fit the following applications:

110 FUEL PUMPS

AMC V8	#1716
Small-Block Chevrolet	#1721
Big-Block Chevrolet	#1722
Small-Block Chrysler	#1720
Big-Block Chrysler	#1723
289-351W Ford	#1725
390-428 FE Ford	#1724
429/460 Ford	#1726
Pontiac V8	#1713

130 FUEL PUMPS

Small-Block Chevrolet	#1711
Big-Block Chevrolet	#1712
289-352W Ford	#1715
429/460 Ford	#1718

INSTALLATION PROCEDURE

NOTE: Installation of the mechanical fuel pump is the same as for OEM pumps. If uncertain of the procedure to follow for your particular vehicle, consult the appropriate repair manual for your model vehicle. Note that the fuel inlet and outlet of the Edelbrock Street Performance Fuel Pump is much bigger than original equipment (3/8" NPT). See next page for instructions on re-positioning the pump body for fuel line clearance.

IMPORTANT NOTES:

- Pump inlet and outlet ports are tapped to 3/8" NPT.
- For off-road or race applications, we recommend the use of a dust-shield between fuel pump and the nearest wheel, to prevent dirt or debris from plugging the pump vent hole.
- **110 GPH** Fuel Pump output fuel pressure is set at 6 psi. An external fuel pressure regulator is **NOT REQUIRED** in most cases.
- **130 GPH** Fuel Pump output fuel pressure is set at 10 psi. An external fuel pressure regulator **IS REQUIRED** in most cases. Edelbrock recommends the use of our regulators # 1727, or 8192. See our catalog or website for more details.
- On some 351-W Ford engines there may be casting flash on the front cover which will interfere with proper seating of your new fuel pump. File this area flat for proper gasket seating.
- When installing fittings, we recommend a liquid teflon thread sealant be used. This will help prevent the fitting from galling and ensure a proper seal. DO NOT use teflon tape.

RE-POSITIONING THE LOWER PUMP BODY

NOTE: The lower pump body may be re-positioned as needed to allow better alignment of the fittings for specific applications.

WARNING: Personal protection must be given careful consideration. The pump body itself is spring loaded with a heavy diaphragm spring. If the unit is taken apart for adjustment or re-positioning of the lower pump body, extreme caution should be taken when assembling and disassembling the upper pump body to and from the lower pump body. Upon installation of the fuel pump on the engine, care should be taken to ensure that all fuel lines and fittings are properly installed, tight, and not leaking fuel.

1. Remove the six (6) screws from the perimeter of the pump pulsator cover and separate lower fuel pump body from upper fuel pump body.
2. Rotate lower pump body to desired new position and start but do not fully tighten the six (6) retaining screws. Please note that the inlet and outlet must be rotated together, or the pump will not operate properly.
3. Before fully tightening these screws, the rocker arm must be actuated to and held in the “full stroke” position. This is done to ensure that the diaphragm will be pulled to and held in its maximum working (flexed) position while the retaining screws are torqued tight (25-30 in/lbs.). This procedure will ensure against premature diaphragm wear and subsequent failure due to over-stretching of the diaphragm material when in the full stroke position. Another by-product of an improperly set diaphragm is erratic fuel flow and pressure.

NOTE: *This procedure can be assisted by holding the fuel pump in a vise or appropriate fixture, and holding the rocker arm down with a pipe or similar tool.*

4. The retaining screws should then be torqued to their 25-30 in/lbs. specification in a criss-cross or “star” pattern, to ensure even, progressive tightening.

CAUTION: *Do not overtighten the retaining screws or serious pump diaphragm damage will occur.*

5. **After installing the fuel pump, run the engine and check for fuel leaks and proper operation. If leaks exist, stop engine immediately and correct any leaks BEFORE any further engine operation.**



**Edelbrock Corporation • 2700 California St. • Torrance, CA 90503
Tech-Line: 1-800-416-8628**



BOMBAS DE COMBUSTIBLE 110/130
Catálogo #1711, 1712, 1713, 1715, 1716, 1718,
1720, 1721, 1722, 1723, 1724, 1725, 1726

INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN

POR FAVOR estudie estas instrucciones cuidadosamente antes de empezar esta instalación. La mayoría pueden ser llevadas acabo con herramientas y procedimientos comunes. De cualquier manera, debe de estar familiarizado y sentirse capacitado para trabajar en su vehículo. De lo contrario, es recomendable que la instalación sea hecha por un mecánico calificado. Si tiene alguna pregunta, por favor llame a nuestra **línea de ayuda técnica al: 1-800-416-8628**, 7:00 am - 5:00 pm, Horario Estandar del Pacifico, Lunes a Viernes.

NOTA IMPORTANTE: *La instalación apropiada es responsabilidad del instalador. La instalación inapropiada anulará su garantía y puede resultar en un desempeño pobre y daños al motor o vehículo.*

DESCRIPCIÓN: Las bombas de combustible de Edelbrock son para alto desempeño en calle usese donde haya necesidad de alto volumen de combustible. Estas bombas son compatibles SOLAMENTE con gasolina. Han sido sometidas completamente a prueba y comprobadas de tener una capacidad de flujo mayor que otras bombas mecánicas disponibles en el mercado usadas para aplicaciones en calle. Las bombas de combustible se adaptan a las siguientes aplicaciones:

BOMBAS DE COMBUSTIBLE 110

290-401 C.I.D. AMC	#1716
262-400 C.I.D. Chevrolet de Bloque Chic	#1721
396-502 C.I.D. Chevrolet de Bloque Grande	#1722
318-360 C.I.D. Chrysler de Bloque Chic	#1720
383-440 C.I.D. Chrysler de Bloque Grande	#1723
289-351(W) C.I.D. Ford	#1725
390-428 (FE) C.I.D. Ford	#1724
429-460 C.I.D. Ford	#1726
400-455 C.I.D. Pontiac	#1713

BOMBAS DE COMBUSTIBLE 130

262-400 C.I.D. Chevrolet de Bloque Chic	#1721
396-502 C.I.D. Chevrolet de Bloque Grande	#1722
289-351(W) C.I.D. Ford	#1725
429-460 C.I.D. Ford	#1726

PROCEDIMIENTO DE INSTALACIÓN

NOTA: La instalación de la bomba de combustible mecánica es la misma que el equipo de fabrica. Si no esta seguro del procedimiento a seguir para su vehículo particular, consulte el manual de reparación apropiado para el modelo de su vehículo. Note que la entrada y salida de la bomba de combustible para desempeño en calle de Edelbrock es mucho mas grande que el equipo original de 9,52 mm (3/8") NPT. Por favor vea las instrucciones en la siguiente página referentes a la posición de la bomba al ser instalada, para así eliminar problemas de obstrucción de la línea de gasolina.

NOTAS IMPORTANTES:

- Los puertos de entrada y salida van conectados a 9,52 MM (3/8") NPT.
- Para aplicaciones de uso fuera del camino y en pista de carreras, sugerimos el uso de un escudo entre la bomba de combustible y ruedas para prevenir que la tierra o algún otro elemento tape el agujero de ventilación.
- **Bomba 110:** La presión de salida de combustible debe de ser de 41.37 a 42.86 KPA (6 a 7 PSI). En la mayoría de los casos, **NO SE REQUIERE** un regulador de presión externo.
- **Bomba 130:** La presión de salida de combustible debe de ser de 69.95 KPA (10 PSI). En la mayoría de los casos, **SI SE REQUIERE** un regulador de presión externo. Por favor vea nuestro catalogo o visite nuestro sitio Internet para mas detalles.
- En algunos motores Ford 351-W puede haber una placa de metal en la cubierta del frente la cual podría interferir con la colocación apropiada de su nueva bomba. Lime esta área hasta aplanar para asentar la junta.
- Al instalar uniones de tubería, le recomendamos emplear un sellador de Teflon liquido. Este lubrica y evita el desgarre entre las superficies de sellado, asegurando un sello completo. **NO USE** cinta de Teflon.

REPOSICIONAMIENTO DE LA ARMAZÓN INFERIOR DE LA BOMBA

NOTA: La armazón inferior de la bomba puede ser reposicionada como sea necesario para permitir un alineamiento de los adaptadores de aplicaciones específicas.

ADVERTENCIA: Se le debe otorgar cuidadosa consideración a la Protección Personal. El armazón de la bomba esta cargada con resorte. Este resorte del diafragma es fuerte. Si la unidad se desarma para algún ajuste o posicionamiento de la armazón inferior, se debe de tener precaución extrema cuando desarme y arme la parte superior hacia y de la parte inferior de la bomba. Cuando instale la bomba de combustible en el motor, se debe de tomar cuidado para asegurarse de que las líneas de combustible y adaptadores están instalados apropiadamente, ajustados y sin fugas de combustible.

1. Usando el siguiente diagrama como referencia, remueva los 6 tornillos del perímetro de la cubierta del pulsor de la bomba y separe el armazón inferior de la bomba del armazón superior.
2. Rote la armazón inferior de la bomba a la nueva posición deseada y ajuste los tornillos, pero no los apriete de más.
3. Antes de apretar estos tornillos completamente, el brazo móvil debe de estar sujetado en la posición "carrera completa". Esto se hace para asegurar que el diafragma se extienda y sea puesto a su máxima posición de trabajo mientras los tornillos sujetadores son apretados a torsión de 20-25 in/lbs (0,23-0,29 m/kg). Este procedimiento le asegurará en contra del desgaste prematuro del diafragma y fallas subsecuentes debido a sobre estrechar el material del diafragma cuando esta en su posición de funcionamiento total. Otra consecuencia de un ajuste de diafragma inapropiado será un flujo de combustible y presión irregulares.

NOTA: *Este procedimiento puede ser auxiliado sujetando la bomba de combustible en una piensa de banco o lugar fijo apropiado, y sujetar el brazo móvil hacia abajo con un tubo o una herramienta similar.*

4. *Los diez tornillos sujetadores deben de ser apretados a torsión de 20-25 in/lbs (0,23-0,29 m/kg) en forma de cruz parecido al diagrama de una estrella para asegurar un apretado nivelado y progresivo*

PRECAUCIÓN: *No apriete de más estos tornillos de cabeza allen porque dañará seriamente el diafragma de la bomba.*

5. **Después de la instalación de la bomba de combustible, corra la maquina y revise por fugas de combustible y operación apropiada. Si la fuga existe, pare la maquina inmediatamente y corrija cualquier fuga ANTES de continuar operando de la maquina.**



Edelbrock Corporation • 2700 California Street • Torrance, CA 90503 (EUA)

Línea de Asistencia: 1-800-416-8628 (EUA)

Para Nombre, Dirección y Teléfono del Importador: Ver con Distribuidor



POMPE À CARBURANT POUR RUE 110 / 130
No. de Catalogue 1711, 1712, 1713, 1715, 1716,
1718, 1720, 1721, 1722, 1723, 1724, 1725, 1726

INSTRUCTIONS D'INSTALLATION

Veuillez **SOIGNEUSEMENT EXAMINER** ces instructions avant de commencer l'installation. La plupart des installations peuvent être réalisées avec des outils et procédés ordinaires. Toutefois, vous devez connaître votre véhicule et vous sentir à l'aise quand vous y travaillez. Si cette installation vous semble difficile, nous vous conseillons de la faire faire par un mécanicien. Pour toutes questions ou tous problèmes, veuillez contacter notre **ligne d'assistance technique au : 1-800-416-8628**, de 7 à 17 heures, heure du Pacifique, du lundi au vendredi.

REMARQUE IMPORTANTE : *La responsabilité d'une installation appropriée est à l'installateur. Une installation inadéquate annulera votre garantie et peut provoquer un mauvais fonctionnement de votre moteur ou abîmer votre véhicule.*

DESCRIPTION : Les pompes à carburant Edelbrock sont conçues pour d'excellentes performances en rue ou en mer, là où il y a une demande de grand débit de carburant. Ces pompes sont soigneusement adaptées à l'essence. Elles ont été soigneusement testées et ont prouvé qu'elles ont une capacité de débit bien supérieure à celle d'autres pompes à carburant mécaniques populaires utilisées pour des applications de conduite quotidienne et de course. Les pompes à carburant Edelbrock 110/130 s'adaptent aux applications suivantes :

POMPE A CARBURANT 110

290-401 C.I.D. AMC	#1716
262-400 C.I.D. pour Chevrolet à petit bloc moteur	#1721
396-502 C.I.D. pour Chevrolet à grand bloc moteur	#1722
318-360 C.I.D. pour Chrysler à petit bloc moteur	#1720
383-440 C.I.D. pour Chrysler à grand bloc moteur	#1723
289-351(W) C.I.D. Ford	#1725
390-428 (FE) C.I.D. Ford	#1724
429-460 C.I.D. Ford	#1726
400-455 C.I.D. Pontiac	#1713

POMPE A CARBURANT 130

262-400 C.I.D pour Chevrolet à petit bloc moteur	#1711
396-502 C.I.D pour Chevrolet à grand bloc moteur	#1712
289-351(W) C.I.D. Ford	#1715
429-460 C.I.D. Ford	#1718

PROCÉDURE D'INSTALLATION

REMARQUE : L'installation de la pompe à carburant mécanique est la même que celle des pompes d'équipementiers. Si vous n'êtes pas certain de la procédure à suivre pour votre véhicule, veuillez consulter le manuel de réparation approprié pour le modèle de votre véhicule. Remarquez que l'admission et l'échappement de carburant de la pompe à carburant de performance Edelbrock sont nettement plus grands que ceux du matériel original (0,95 TPN) et qu'un adaptateur de pompe à carburant universelle no. 1797 est disponible si la plus grande taille physique de la pompe exige le déplacement des raccords de chapelles d'admission et d'échappement.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Les chapelles d'admission et d'échappement ont une ouverture de 0,95 cm TPN.
- Pour les applications tous terrains et les circuits de course, nous suggérons l'utilisation d'un écran de protection entre la pompe à carburant et les roues pour empêcher la saleté de boucher l'évent de la pompe.
- **POMPE A CARBURANT 110 :** La pression de la sortie de carburant est de 6 à 7 livres par pouce carré. Un régulateur externe de pression de carburant **n'est pas nécessaire** dans la plupart des cas.
- **POMPE A CARBURANT 130 :** La pression de la sortie de carburant est de 10 livres par pouce carré. Un régulateur externe de pression de carburant **est nécessaire** dans la plupart des cas. Consultez le catalogue pour plus d'informations.
- Sur certains moteurs Ford 351-W, il peut y avoir des bavures de coulée, sur le couvercle avant, qui pourraient empêcher la mise en place appropriée de votre nouvelle pompe à carburant. Limez cette partie pour l'aplatir et pouvoir bien mettre en place le joint de culasse.
- En installant des installations, nous recommandons un enduit d'étanchéité de fil de téflon liquide est utilisé. Ceci aidera empêcher l'installation de galling et garantit un cachet correct. Ne pas utiliser de bande de téflon.

REPOSITIONNEMENT DE LA PARTIE INFÉRIEURE DE LA POMPE

REMARQUE : La partie inférieure de la pompe peut être repositionnée si nécessaire pour mieux aligner les raccords pour des installations spécifiques.

AVERTISSEMENT : Vous devez soigneusement tenir compte des conseils de protection personnelle. La partie centrale de la pompe elle-même est munie d'un lourd ressort-diaphragme. Si on démonte l'unité pour ajuster ou repositionner la partie inférieure de la pompe, il faut être très prudent lorsque l'on assemble ou désassemble la partie supérieure de la pompe et la partie inférieure. Lors de l'installation de la pompe à carburant sur le moteur, il faut faire attention à veiller à ce que tous les tuyaux de carburant soient convenablement installés, bien serrés et sans fuite de carburant.

1. Retirez les (6) six vis du périmètre du couvercle du bâlier dynamique de la pompe et séparez la partie inférieure de la pompe à carburant de la partie supérieure.
2. Faites pivoter la partie inférieure de la pompe pour aboutir à la nouvelle position souhaitée mais ne resserrez pas complètement les (6) six vis de fixation. Notez que le chapelles d'admission et d'échappement doivent tourner ensemble, ou la pompe ne fonctionnera pas proprement.
3. Avant de resserrer ces vis à fond, le balancier doit être actionné et maintenu en position de « course complète », Il faut faire cela pour veiller à tirer sur le diaphragme et à le maintenir en position de fonctionnement (fléchie) pendant que les vis de fixation sont couplées très serrées (20-25 pouces/livre). Cette procédure évitera une usure prémature du diaphragme et des mauvais fonctionnements dus à un étirement trop fort du diaphragme en position de course complète. Une autre conséquence d'un placement inadéquat du diaphragme est un débit et une pression de carburant erratiques.

REMARQUE : *Cette procédure peut être facilitée en tenant la pompe avec un étau ou un autre instrument approprié et en abaissant le balancier à l'aide d'un tuyau ou d'un outil semblable.*

4. Les vis de fixation doivent alors être resserrées jusqu'à leur spécification de 20-25 pouces/livre en forme de croix ou d' « étoile » pour veiller à ce que le resserrage soit régulier et progressif.

ATTENTION : Ne resserrez pas trop les vis de fixation ou des dégâts graves peuvent être fait au diaphragme.

5. **Après l'installation de la pompe à carburant, mettez le moteur en marche et vérifiez qu'il n'y a pas de fuite de carburant et que tout fonctionne proprement. En cas de fuites, arrêtez le moteur immédiatement et corrigez toutes fuites AVANT de continuer à faire marcher le moteur.**



**Edelbrock Corporation • 2700 California Street • Torrance, CA 90503
Ligne d'Assistance Technique : 1-800-416-8628 • E-Mail : Edelbrock@Edelbrock.com**